de demander, c'est là une constatation bien pauvre. Il n'en est pas moins vrai qu'une série de théoriciens, Menger, Walras, Böhm-Bawerk, Jevons, von Wieser, Seligman, ont prétendu construire sur ces notions seulement des systèmes élaborés, dont on trouvera un exposé intéressant dans le second de ces fascicules.

M. H.

PORTS, FLEUVES, MERS

Une ville de foires. — Situé sur l'Ijssel, qui unit le pays rhénan au Zuiderzée, le vieux *portus* carolingien de Deventer participa, depuis le XIIe siècle, au grand mouvement d'essor économique qui, parti de contrées plus méridionales, gagnait peu à peu les basses terres au nord de l'Escaut. Au siècle suivant, on voit ses bourgeois prendre rang parmi les hardis marchands qui, bravant la colère de Lübeck, inauguraient alors les relations commerciales directes entre les ports de la Mer du Nord et la Scandinavie ou la Baltique. Surtout la ville dut, à partir de la fin du XIVe siècle, sa prospérité à ses foires, devenues rapidement célèbres. Sans doute ne connut-elle jamais, à beaucoup près, le rayonnement mondial de Bruges ou, plus tard, d'Anvers ; et les techniques du crédit semblent y être restées, jusqu'au bout, assez primitives. Elle n'en constituait pas moins un centre d'échanges fort actif, heureusement placé au contact de régions diverses et presque également riches ; les draps de Leyde ou d'Amsterdam, les poissons salés du Nord, les vins du Rhin, les produits de laiterie venus de la Hollande septentrionale ou de la Frise comptaient parmi les principales denrées de ses marchés ; il est caractéristique que la plus grave des luttes interurbaines où elle se soit trouvée engagée naquit des efforts de la municipalité pour tarifer les prix du beurre : cela, sur la prière des gens de Cologne. Puis, ce fut le déclin, vers la fin du XVIe siècle : devant Emden, Brême et surtout Amsterdam, qui attiraient vers leurs quais et leurs entrepôts le trafic direct avec l'hinterland allemand ; devant Zwolle, plus commodément située comme étape du négoce amsterdamois. Mais de cette grandeur assez brève, il subsiste un beau souvenir : le rôle de Deventer comme foyer de propagation d'un des plus puissants élans religieux du moyen âge finissant — la *Devotio Moderna* — demeurerait inintelligible sans les liens humains qu'avaient noués, sur les bords de l'Ijssel, les cinq foires de la Mi-Carême, de la Saint-Jean, de la Saint-Jacques, de la Saint-Gilles et de la Saint-Martin.

Tels sont, pour l'essentiel, les faits que met en lumière une excellente étude de notre collaborateur, M. Z.-W. SNELLER[1]. On y puisera bien d'autres renseignements, d'un vif intérêt ; et cette précise monographie, qui ouvre, par moments, de vastes horizons, amène à souhaiter une fois de plus que soit enfin comblée, par les soins de nos collègues de là-bas, une des plus graves lacunes, aujourd'hui, de notre équipement scientifique : comment ne pas éprouver, en effet, un véritable sentiment de scandale à la pensée qu'il n'existe actuellement, sur l'évolution économique néerlandaise, aucun ouvrage d'ensemble qui, écrit dans une des langues européennes les plus généralement accessibles, soit vraiment digne de ce grand sujet.

MARC BLOCH.

1. *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte*. Weimar, H. Böhlans Nachf, 1936 ; in-8°, 127 p. (*Pfingstblätter des Hansischen Geschechtsvereins*, Blatt XXV). Deux cartes, fort intéressantes. Pas d'index des lieux ni des marchandises, malheureusement.

La Hanse à Anvers. — L'éminent archiviste d'Anvers, M. J. DENUCÉ, accroît la liste de nos obligations. Il publie aujourd'hui un volume de documents inédits relatifs à l'activité anversoise de la Hanse, précédé d'un résumé de son histoire et suivi d'un aperçu sur les Compagnies anversoises qui faisaient également le commerce dans la Baltique[1]. On retrouve, et dans l'introduction et dans le recueil de textes, les qualités bien connues du biographe des *Affaitadi* et de l'historien d'Anvers en Afrique.

Les relations d'Anvers avec les Hanséates remontent au moins à la fin du XIIIe siècle. Au XVIe siècle, ces « Allemands de mer » n'étaient plus seuls à travailler sur les bords de l'Escaut ; les Hauts-Allemands d'Augsbourg et de Nuremberg avaient acquis au moins autant d'importance ; mais la Hanse déploya vite une grande activité, après avoir longtemps hésité à transférer son comptoir de Bruges à Anvers (le traité définitif que reproduit M. Denucé date seulement de 1541 : et encore, l'établissement portait-il le titre de : Comptoir hanséatique de Bruges résidant à Anvers ; les armoiries et le sceau restèrent brugeois). En 1563, un accord était conclu avec la ville pour l'établissement d'une Maison Hanséatique monumentale, destinée à loger les Hanséates et à entreposer leurs marchandises. Splendeur éphémère : vingt ans plus tard, c'en était fait d'Anvers comme marché mondial. La maison hanséatique dut se muer en caserne, en hôpital, en entrepôt. Le 10 décembre 1893, un violent incendie en anéantissait les restes.

Les illustrations, remarquables, du volume de M. Denucé constituent une sorte de glorification de la célèbre maison, symbole de la puissance hanséatique. Quant aux documents, ils sont de premier ordre : comptes journaliers d'une expédition anversoise à Narva en 1573-1576 (p. 12-34) ; journal d'une autre expédition à Stockholm et à Riga, 1562-1565 (p. 35-134) ; grand livre de Gérard Cramayé, receveur général d'Anvers (1565-1568), etc. : il y a là de quoi intéresser non seulement les historiens d'Anvers, mais ceux de la Baltique, sans compter les spécialistes de la comptabilité et de la technique commerciales. — Parmi les articles exportés, on relève maints articles précieux : bijoux, coffres, objets d'art et de luxe qui attestent le rayonnement culturel d'Anvers dans toute la Baltique. — La présentation matérielle du livre est excellente.

LUCIEN FEBVRE

Voie de mer contre voie de terre. — Complété par un abondant et instructif choix de textes, le mémoire de Mlle RENÉE DOEHARD[1] renferme beaucoup de renseignements dignes d'attention. Mais, avant tout, il vaut par une importante correction à l'image que l'on se formait, jusqu'ici, couramment, d'une des étapes les plus considérables de l'évolution économique médiévale. On sait qu'après s'être longtemps faites par la voie de terre, que jalonnaient les foires champenoises, les communications entre l'Italie, d'une part, l'Angleterre et la Flandre, de l'autre, adoptèrent, vers la fin du moyen âge, la route maritime directe, par le détroit

1. *La Hanse et les Compagnies Commerciales Anversoises aux Pays Baltiques.* Anvers, de Sikkel, 1938 ; in-8°, XXXII-160 p.

1. *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du* XIIIe *et au début du* XIVe siècle, dans *Bulletin de l'Institut Historique belge de Rome,* t. XIX, 1938, p. 5-76.

de Gibraltar et l'Océan. De quand doit-on dater cette transformation capitale ? Mlle Dochard montre excellemment que, dès le début du dernier quart du XIIIe siècle, les Génois, précédant sensiblement les Vénitiens, avaient commencé de lancer leurs galères en direction de Bruges et des ports anglais. Cela, bien entendu, sans abandonner, pour autant, tout d'un coup, les anciens chemins du continent. Sans doute la découverte n'est-elle pas inattendue ; j'ai le souvenir que déjà, en ce qui concerne l'Angleterre, des faits de cette sorte avaient été signalés, du moins pour la fin de ce même siècle. La précision, cependant, avec un recul très net dans le temps, est d'importance. Une fois de plus, il s'avère que la fameuse décadence des foires de Champagne fut le résultat beaucoup moins des excès de la fiscalité royale que d'un changement décisif dans l'orientation des courants commerciaux. De même, vers le Nord, l'*Umfahrt*, le long des détroits danois, allait, pour le plus grand détriment de Lübeck, succéder au trajet par l'isthme jutlandais. Il est impossible de ne pas rapprocher l'un de l'autre ces deux détournements parallèles dans les axes des plus intenses trafics européens.

MARC BLOCH

Destins d'un estuaire. — M. ANTOINE DE SMET, qui avait déjà contribué aux *Etudes d'histoire dédiées à la mémoire de Henri Pirenne* par un excellent travail sur les avant-ports de Bruges, vient de publier, sous les auspices d'une association locale, une *Histoire du Zwyn*, également nourrie et claire et illustrée de curieuses reproductions de cartes anciennes. Je ne sais si l'ouvrage, que l'auteur a eu l'amabilité de nous adresser, sera mis dans le commerce. On regretterait qu'il ne le fût point. Car sur les conditions de vie d'un des plus grands foyers économiques du monde médiéval, sur les efforts aussi des Brugeois pour parer au fatal ensablement de leurs voies d'eau, il apporte des précisions d'un très vif intérêt et que l'on chercherait vainement ailleurs. Je ne connais guère, pour ma part, de paysage plus émouvant, par le vide même, que cette plate campagne, au nord de Bruges, où seules quelques maisons de patriciens, dans de petites bourgades endormies et, baignées par la fine lumière des Flandres, les massives tour d'églises, destinées visiblement à servir d'amers, aident à évoquer, au milieu des prés et des labours, l'ancien grouillement des navires. Un livre d'érudition est évidemment incapable de créer, sans le secours des yeux, une pareille image ; mais à quiconque a vu, il permet d'en restituer l'intensité.

M. B.

Une institution, un port. — M. MARCEL GOURON[1] semble avoir eu quelque peine à se l'avouer, mais le fait n'en est pas moins patent : la fonction d'amiral de Guienne naquit, modestement, d'un hasard historique. En 1469, la province avait été constituée en apanage, par Louis XI, au profit de son frère, Charles de France ; à la nouvelle principauté, il fallut donner un personnel administratif distinct ; un amiral, notamment, fut désigné. Après la mort de Charles et le retour du duché au roi, l'amiral de France prétendit, assez naturellement, étendre désormais,

1. *L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution.* Paris, Sirey, 1938 ; XLIV-556 p.

comme par le passé, ses pouvoirs à tout le littoral, jusqu'aux Pyrénées. Mais il se trouva que le personnage qui avait bénéficié de la création de 1469, Odet d'Aydie, était bien en cour. Il obtint de conserver le poste, avec ses attributions. La réunion ne fut réalisée qu'un siècle et demi plus tard, ou environ, par la vente que l'amiral de Guienne du moment fit, en 1613, de sa charge à l'amiral de France. Cependant il subsista, à Bordeaux, une cour d'amirauté particulière, qui, comme toutes les juridictions de ce type, continua d'exister même après la suppression, par Richelieu, de la dignité d'amiral de France. Elle devait durer autant que l'Ancien Régime.

Telles sont les deux institutions, liées par leurs origines, mais de longévité fort inégale — charge personnelle d'amiral de Guienne et corps judiciaire et administratif de l'Amirauté bordelaise — dont M. Gouron a entrepris de retracer l'histoire. L'autorité de l'Amiral, et, surtout, celle de l'Amirauté, s'étendaient à tant d'activités diverses que le livre ne pouvait guère échapper à la dispersion qui est le défaut ordinaire de ce genre d'ouvrages, condamnés, par une sorte de nécessité de nature, à aborder de biais un grand nombre de questions, sans en épuiser aucune. On le sait de reste, nos préférences, ici, vont à des études autrement centrées ; il y a, croyons-nous, des sujets véritables ; il y a aussi de simples tiroirs. Cette erreur initiale une fois constatée, hâtons-nous d'ajouter qu'une documentation extrêmement solide et consciencieuse a permis à M. Gouron d'apporter, sur les matières très variées auxquelles il a touché, beaucoup de renseignements utiles et neufs. Il convient, dans cette revue, d'attirer spécialement l'attention sur les statistiques relatives au mouvement du port de Bordeaux, durant le XVIIIe siècle. Beaucoup plus précises que tout ce qui avait pu être donné jusqu'ici, dans le même ordre d'idées, leur intérêt est très vif. Retenons, entre autres, ce fait révélateur : si nous comparons les années 1720-1724, d'une part, 1775-1779 de l'autre, nous observerons, de la première période à la seconde, une baisse légère dans le nombre des bâtiments sortis du port ; dans le tonnage global, par contre, une hausse comme d'environ 100 à 175.

MARC BLOCH

■ Il n'est sans doute pas trop tard pour signaler la remarquable étude de M. ROGER DION sur *Orléans et l'ancienne navigation de la Loire* (*Annales de Géographie*, 1938, p. 128-154). Elle abonde en observations pénétrantes et vivantes. Surtout, il faut en citer la conclusion : « Le rôle de la Loire, comme artère de grand trafic, n'a été concevable que dans une France ne possédant point d'autres routes que celles dont la nature l'a dotée. » Du jour où se construisirent d'abord le réseau routier de la fin du XVIIIe siècle et du début du XIXe, puis les chemins de fer, l'heure dernière de la grande navigation de la Loire avait sonné ; et, du même coup, le glas de la prospérité d'Orléans, — en 1811, par la population, la 10e des villes françaises, en 1866 la 26e ! Car ces nouveaux moyens de communication assuraient au commerce « cette chose qui paraissait encore merveilleuse aux hommes d'avant 1830 » — et que les eaux capricieuses de la Loire étaient certes bien incapables de leur donner — : « la possibilité d'opérer, sur de grandes distances, des transports de marchandises à dates fixes ».

M. B.

Il est très vrai qu'il y a peu de livres, et qui comptent, sur la politique méditerranéenne. C'est que, sans doute, c'est un faux beau sujet La Méditerranée, ce sont des routes. Des positions sur ces routes. Un moyen, plutôt qu'une fin. Et il y a beau temps que l'unité méditerranéenne n'existe plus. Depuis la grande trahison de l'Afrique du Nord se détachant du monde européen et chrétien — et, proprement, lui tournant le dos. — Aussi un livre sur la politique méditerranéenne est-il dominé par des soucis stratégiques[1]. Et ce n'est pas sans raison que E. Monroe, enquêteur sagace et prudent, commence son chapitre sur les intérêts britanniques par un paragraphe intitulé : Stratégie et politique.

Sobre, plein de bon sens, reposant sur une étude précise des faits, le livre est de profitable lecture. Amère parfois pour nous, Français. Mais il est salutaire, précisément, qu'on nous dise du dehors, objectivement, des vérités — nos quatre vérités. Seulement, dans ce monde d'Orient, si ductile, sont-elles toujours, ces vérités, irrévocablement vraies ?

Lucien Febvre

MARCHANDS ET FINANCIERS

Courtage et politique urbaine médiévale. — Aux courtiers du Moyen Age, M. J.-A. Van Houtte, professeur à l'Ecole des Sciences Commerciales de Louvain, consacre, dans la *Revue Historique de Droit français et étranger* (1936) une étude très soigneuse et très documentée. Il montre le courtage naissant, tout naturellement, dès lors que le mouvement commercial dépasse le stade du marché hebdomadaire de banlieue, et que les commerçants ont besoin d'intermédiaires, de racoleurs, d'interprètes pour leurs relations internationales.

Ces intermédiaires que sont les courtiers n'ont pas cessé de jouer un rôle essentiel dans le mouvement commercial actuel. Mais l'institution est vieille et les difficultés économiques d'autrefois lui donnaient une action encore plus importante. Au Moyen Age, toute ville centre d'un trafic interurbain était en même temps, depuis le XIIe siècle, le siège d'une institution médiatrice. Celle-ci est, cependant, dans son ensemble, peu connue, ainsi que le montre la contribution très originale et approfondie que vient de nous donner M. J.-A. Van Houtte[1]. Plusieurs systèmes avaient été proposés sur l'origine de ces agents. L'auteur les critique avec raison. Il leur substitue simplement celle d'une formation en quelque sorte sociale, née du besoin naturel de médiation. L'apparition du courtage n'est pas un fait législatif. Les relations commerciales urbaines l'ont imposée. Cependant, rien n'était plus varié que les fonctions des courtiers. Elles étaient d'ordre à la fois privé et public. La ville nommait le courtier et en faisait son aide dans la répression des fraudes fiscales, dans la surveillance de certaines denrées ou même l'exécution des saisies judiciaires. Ce même courtier était cependant essentiellement un intermédiaire commercial, par là donc une personne de droit privé. Il agissait, en principe, en vue

1. E. Monroe. *Les Enjeux politiques*. Méditerranée. Paris, Colin, 1939 ; in-8°, 242 p., 4 cartes (Trad. B. Vernier).

1. *Les courtiers au moyen âge* dans *Revue historique de droit*, 1936, p. 105-141